

*Фритц фон Бенъямин Шенк*

## IMPERIAL INTER-RAIL:

ВЛИЯНИЕ МЕЖНАЦИОНАЛЬНОГО И МЕЖИМПЕРСКОГО  
ВОСПРИЯТИЯ И СОПЕРНИЧЕСТВА НА ПОЛИТИКУ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ЦАРСКОЙ РОССИИ

### ВВЕДЕНИЕ

В январе 1835 года австрийский предприниматель Франц Антон фон Герстнер (Gerstner) обратился к царю Николаю I и российскому правительству с предложением проложить в Европейской части России сеть железных дорог. Герстнер, подавший заявление на получение концессии на строительство трех магистральных железнодорожных линий, соединяющих Санкт-Петербург, Москву, Нижний Новгород, Казань и Таганрог, доказывал в своей докладной записке русскому императору, что ввиду необъятности территории и плачевного состояния сухопутных и водных путей Россия отчаянно нуждается в строительстве железных дорог: «Ни в какой стране света железные дороги не могут быть ни столь выгодны, ни столь необходимы, как в России, потому что они сближают отдаленные расстояния посредством скорости переезда. Благодеяния, изливаемые его императорским величеством на своих подданных, принесут всю желаемую его величеством пользу в такой неизмеримой стране, как Россия, тогда только, когда повеления государя императора посредством железных дорог будут достигать в три дня из Петербурга в Казань или Одессу»<sup>1</sup>.

Несмотря на то что Герстнер принимал активное участие в строительстве первых железных дорог в Австрии и Богемии, в своей записке русскому царю в качестве системной модели он выбирает не империю Габсбургов, а Североамериканские Соединенные Штаты. Инженер, который позднее получил разрешение на строительство первой российской железной дороги, соединившей С.-Петербург с загородными императорскими резиденциями в Павловске и Царском Селе, утверждал, что «железные дороги так же важны для России, как и для Северной Америки: там жители поняли, что два

самых сильных врага их Союза — это пространство и время, и что их обоих можно покорить только с помощью железных дорог; здесь [т.е. в России] железные дороги могут сыграть роль не только железных, но и золотых цепей, связывающих воедино части поистине необъятной империи»<sup>2</sup>.

Не только австриец Ф.А. фон Герстнер, но также русские инженеры и высокопоставленные чиновники были восхищены американским опытом в области железнодорожного строительства<sup>3</sup>. Инженер Павел Петрович Мельников, который в 1865 году стал первым в России министром путей сообщения, в 1839—1840 годы около года путешествовал по Соединенным Штатам и собирал информацию о новых транспортных средствах. После своего возвращения в С.-Петербург он с энтузиазмом заявлял, что «железные дороги необходимы для России [...] они, можно сказать, выдуманы для нее и для Америки более, нежели для какой-либо страны Европы»<sup>4</sup>.

Мельников воспринял Соединенные Штаты как совершенный образец в области развития железнодорожной инфраструктуры для царской России: в обеих странах правительство столкнулось с проблемой освоения буквально безграничных пространств. Соединенные Штаты, как и Россия, обладали богатыми природными ресурсами, но до начала строительства железных дорог страна ощущала недостаток удовлетворительных путей сообщения<sup>5</sup>. Мельников описывает себя как «человека, пропитавшегося в свободной Америке совершенно противоположными идеями и горящего нетерпением видеть безотлагательное применение их к своему отечеству»<sup>6</sup>. Будущий министр был убежден, что экономический бум в Северной Америке стал в значительной степени результатом решительной модернизации ее инфраструктуры в целом и строительства общенациональной сети железных дорог в частности. Если Россия последует примеру Америки и построит надлежащую сеть железных дорог, утверждал Мельников, то страна «в самое короткое время [...] перейдет к такой же деятельности, довольству, богатству и силе, которые составляют предмет всеобщего изумления в Соединенных Штатах Америки»<sup>7</sup>.

В данной статье я буду рассматривать процессы межнационального восприятия и межимперского соперничества и их влияние на развитие стратегии железнодорожного строительства в царской России. Я стремлюсь доказать, что история строительства железных дорог в Российской империи не может быть ни написана, ни объяснена без учета огромной значимости иностранного опыта и

конкретных образцов, международной конкуренции и межимперского восприятия. В течение всего XIX века дискуссии внутри российской технической, политической, военной и экономической элит о необходимости и стратегии железнодорожного строительства в величайшей континентальной империи мира имели ярко выраженное межнациональное и межимперское измерение. Хотя восприятие других европейских империй играло важную роль в истории российского железнодорожного дискурса, в то же время на развитие сети современной транспортной инфраструктуры в царской России оказывал влияние опыт стран, которые не претендовали на звание империй и не воспринимались современниками как таковые, например Соединенных Штатов или Германии<sup>8</sup>.

Нередко вопрос о том, является ли соответствующая страна империей, не играл решающей роли, когда российские элиты осознавали возможность поучиться на зарубежном опыте или ощущали необходимость реагировать на транспортную политику других великих держав или потенциально враждебных соседей России, угрожавших ее границам и сферам политического влияния. Следовательно, остается весьма сложным для определения, до какой степени межимперские трансферы в области транспортной политики способствовали многозначному развитию *имперского* сознания среди российских элит в XIX веке. Новые виды транспортных коммуникаций часто воспринимались и применялись в царской России как инструмент политического управления в многонациональной империи. Однако несмотря на это, железные дороги мыслились в пространственном дискурсе, в котором Россия представлялась прежде всего не как империя, а как экономическая область, как национальная территория или стратегическое пространство. Эти различные пространственные схемы российского железнодорожного дискурса далеко не всегда противоречили друг другу. Однако зачастую бывает трудно определить, руководствовался ли специфически *имперским* сознанием тот, кто размышлял тогда над интеграцией экономических регионов России в единый внутренний рынок или же над укреплением Европейской России как интегрированного национального государства.

#### МЕЖНАЦИОНАЛЬНОЕ ВОСПРИЯТИЕ И ТРАНСФЕР ТЕХНОЛОГИЙ

Когда 27 сентября 1825 года первая общедоступная железная дорога между Стоктоном и Дарлингтоном была введена в эксплуа-

тацию, известия об этом событии быстро достигли Российской империи. В 1826 году журнал «Московский телеграф» и издававшийся в С.-Петербурге «Журнал мануфактур и торговли» опубликовали подробные технические данные о новом средстве передвижения и сообщили своим читателям о работах английских инженеров-железнодорожников<sup>9</sup>. В Институте корпуса инженеров путей сообщения (ИКИПС) в С.-Петербурге новости о технической революции в транспортном секторе также были восприняты с большим интересом. После возвращения из ознакомительной поездки по Англии в 1830 г. математик и инженер Габриэль Ламэ (Lamé) с энтузиазмом докладывал коллегам в С.-Петербурге о своем путешествии на поезде из Ливерпуля в Манчестер<sup>10</sup>. Ламэ принадлежал к небольшой группе французских специалистов и ученых, которые были приглашены в 1810 и 1820 годах в С.-Петербург в качестве преподавателей недавно основанного ИКИПС<sup>11</sup>. Еще до учреждения в 1809 году в С.-Петербурге Главного управления водных и сухопутных сообщений российские элиты пристально следили за развитием в сфере инфраструктурного строительства в Западной Европе, в основном во Франции и Англии. В частности, Институт мостов и шоссейных дорог (*Ecole des Ponts et Chaussées*) (основан в 1747 г.) и Парижский Политехнический институт (*Ecole Polytechnique*) (основан в 1794—1795 гг.) с их факультетами прикладных наук (*Ecoles d'application*) по строительству дорог и мостов послужили основным образцом при создании и развитии российской системы подготовки инженеров путей сообщения<sup>12</sup>. Испанец по рождению, получивший техническое образование во Франции, Огастэн де Бетенкур (de Béthencourt et Molina), ставший первым директором ИКИПС, составил учебный план для будущих российских инженеров путей сообщения в соответствии с французскими образцами<sup>13</sup>.

Когда в 1835 году строительство железных дорог было включено в курс подготовки в ИКИПС, западные образцы оставались основным ориентиром для российских специалистов и сторонников новых средств сообщения. В 1837—1838 годах два молодых российских инженера Павел Мельников и Станислав Кербелз были отправлены в Западную Европу для сбора технической информации о строительстве и функционировании железных дорог в различных странах<sup>14</sup>. Два года спустя Павел Мельников, на этот раз в сопровождении другого своего коллеги, Н.О. Крафта, отправился в США с таким же заданием. Николай I был убежден, что возможно «построить железные дороги в России. Строят же их в Америке»;

он говорил: «Я пошлю кого-нибудь туда посмотреть, как они это делают, а тогда и мы начнем»<sup>15</sup>. Мельников принадлежал к самой первой группе увлеченных сторонников железнодорожного строительства в царской России. В своем отчете о поездке в Западную Европу Мельников указывал на опыт западных соседей России и отмечал, что в такой большой стране, как Россия, с ее слаборазвитой системой путей сообщения, положительное влияние железных дорог «на развитие внутренних сил страны» «естественно» будет сильнее, чем в тех европейских странах, инфраструктуру которых он изучал в течение последних 15 месяцев<sup>16</sup>. Как и другие энтузиасты железнодорожного строительства в Европе, Мельников верил в сокращение огромных расстояний с помощью быстрого движения<sup>17</sup>. Хорошо выучив нужный урок на Западе, молодой российский инженер восторженно заявлял, что «расстояния, так сказать, исчезают в быстроте паровозов»<sup>18</sup>.

Мельников, опубликовавший в 1835 году первый российский справочник/учебник по строительству железных дорог, активно содействовал переносу технических новшеств из Западной Европы и Северной Америки в Россию. После своего возвращения из двух учебных поездок за границу этот инженер составил несколько томов, содержащих подробную техническую информацию, заимствованную из западного опыта железнодорожного строительства, и напечатал сокращенный вариант данного исследования в российском «Журнале путей сообщения»<sup>19</sup>. В Соединенных Штатах Мельников вошел в контакт с поборниками и специалистами железнодорожного строительства, которые утверждали, что сеть железных дорог станет началом таких изменений, что «через несколько лет» он больше не узнает свое отечество: «Страна не только разбогатеет, но и умственный уровень всего народа значительно поднимется»<sup>20</sup>. Один из этих специалистов, инженер компании «Западные железные дороги» (Western Railroad Company) (штат Массачусетс) Джордж Вашингтон Уистлер (Whistler), был приглашен Мельниковым в Россию в 1842 году в качестве консультанта на строительстве первой железнодорожной магистрали С.-Петербург — Москва<sup>21</sup>. Уистлер не только помог найти американских инвесторов для открытия первого завода по производству локомотивов и подвижного состава в С.-Петербурге<sup>22</sup>. Это именно он предложил установить ширину железнодорожной колеи в 5 футов (1524 мм) для магистрали между двумя российскими столицами, что в дальнейшем стало стандартом для всех основных линий российской железнодорожной сети<sup>23</sup>.

## ЗАПАДНЫЕ МОДЕЛИ В РАННЕМ РОССИЙСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ДИСКУРСЕ

Страны Западной Европы и Северной Америки играли важную роль в развитии железнодорожного строительства в России не только как источник технических новинок. Эти страны служили главной опорной точкой в аргументации тех представителей российских элит, которые пытались преодолеть сопротивление консервативных сил внутри российской бюрократии, считавшей, что по географическим и экономическим соображениям Россия не подходящее место для строительства железных дорог и что нет нужды отказываться от традиционной транспортной политики, поддерживающей развитие сети традиционных сухопутных дорог и каналов. Уже в первом проекте сооружения общедоступной железной дороги в России, опубликованном в 1830 году петербургским профессором и секретарем Вольного экономического общества Николаем Щегловым, автор подчеркивал, что в Западной Европе число публикаций о новых средствах сообщения постоянно растет и что в Англии и Шотландии уже создано 18 частных железнодорожных компаний<sup>24</sup>. Когда австриец Франц Антон фон Герстнер в январе 1835 года обратился к Николаю I с предложением строительства сети железных дорог в Европейской России, он подчеркивал, что новый вид транспорта уже успешно внедрен в Англии, Германии, Франции и США. Бельгия находилась в процессе консолидации своей территории с помощью сети железных дорог. Опыт Австрии и Богемии доказал, что железные дороги могут четко работать также и в неблагоприятных погодных условиях европейской зимы<sup>25</sup>. Когда в сентябре 1841 года сторонники строительства магистрали С.-Петербург — Москва пытались убедить Николая I в целесообразности финансовых вложений в этот крупномасштабный проект, они подчеркивали, что в Европе и Америке частные инвесторы не колеблясь вкладывали немалые средства в этот сектор транспортной инфраструктуры<sup>26</sup>. Когда Николай I 6 февраля 1842 года наконец приказал начать строительство железной дороги между С.-Петербургом и Москвой, на первый план в своем указе он выдвинул именно тот факт, что это решение было принято после изучения опыта других стран в области железнодорожного строительства<sup>27</sup>. Подтекст этой декларации состоял в следующем: если другие европейские страны решились сделать значительные финансовые вложения в новую сферу транспортного сектора, то решение российского императора не может быть ошибочным.

Даже представители славянофильства, известные своим критическим отношением к вестернизации современной им России, хвалили трансфер новых технических знаний из Западной Европы и принятие соответствующей транспортной политики. В 1845 году Алексей Хомяков в журнале «Москвитянин» утверждал, что заимствование *технических* нововведений с Запада, в особенности трансфер навыков в области железнодорожного строительства, будет иметь положительные последствия для России: «Мы обязаны принять все то, чем может укрепиться земля, расшириться общественное благосостояние». Железные дороги могут быть построены в России, продолжал Хомяков, «без унижения собственного достоинства, без утраты прав на самостоятельное развитие»<sup>28</sup>. Учитывая то, что соседние с Россией государства уже начали строительство собственных железнодорожных сетей и тем самым умножили свою военную мощь, Россия не должна была оставаться в стороне: «Когда все другие государства пересекаются железными дорогами и получают возможность быстро сосредоточивать свои силы, быстро их переносить с конца в конец — необходимо надобно и России пользоваться тою же возможностью. Трудно, дорого, — да что же делать?»<sup>29</sup> Россия, с ее неразвитой сетью путей сообщения, могла извлечь пользу в силу необходимости, утверждал Хомяков. Страна могла учиться на ошибках западных государств и, построив железные дороги, сделать решительный шаг в развитии, прорвавшись из эры «беспутья» в век современной транспортной инфраструктуры<sup>30</sup>.

Представители идеологически враждебного славянофилам лагеря либеральных «западников» открыто выражали стремление к тому, чтобы модернизация российской транспортной инфраструктуры, в соответствии с западными образцами, сопровождалась трансформацией политической системы самодержавия. В открытом письме царю Александру II, напечатанном в 1857 году в одном из первых номеров журнала «Колокол», Александр Герцен выразил опасения по поводу пути развития России, который не соответствовал его политическим взглядам: «Вступив в западное образование, Россия должна была идти тем же путем. Если б у нас весь прогресс совершался *только* в правительстве, мы дали бы миру еще небывалый пример самовластия, вооруженного всем, что выработала свобода; рабства и насилия, поддерживаемого всем, что нашла наука. Это было бы нечто вроде Чингисхана с телеграфами, пароходами [и] железными дорогами [...]»<sup>31</sup>.

Очевидно, именно Франц Антон фон Герстнер ввел в российский железнодорожный дискурс идею о том, что новые средства сообщения должны рассматриваться не только как важное условие экономического развития страны, но одновременно и как эффективный и полезный инструмент внутривластного имперского правления. Австрийский инженер в своей докладной записке от 6 января 1835 года подчеркивал, что Англия успешно использовала железную дорогу от Манчестера до Ливерпуля для перевозки войск, направляемых в Ирландию с целью пресечения там «беспокойствия»<sup>32</sup>. В России это однозначно восприняли как прямой намек на события ноябрьского восстания в Царстве Польском 1830—1831 годов. К сожалению, мы не знаем, до какой степени решение Николая I начать в 1842 году финансируемое государством строительство железных дорог зависело от политических соображений подобного характера. Очевидно, что русский царь воспринимал проект первой в России дальнемагистральной железной дороги С.-Петербург — Москва прежде всего как средство экономического развития страны<sup>33</sup>. Но девять лет спустя, когда император 1 февраля 1851 года дал разрешение на строительство железной дороги С.-Петербург — Варшава, картина существенно изменилась. По мнению Мельникова, железная дорога, соединяющая столицу империи с центром Царства Польского, имела исключительно политическое значение и не сулила никакой экономической выгоды<sup>34</sup>. Несомненно, железная дорога из Петербурга в Варшаву, строительство которой было закончено — из-за перерыва, вызванного Крымской войной, — только в 1862 году, должна рассматриваться как первая *имперская* магистраль, задуманная как политический механизм для стимулирования территориальной интеграции беспокойных окраин империи в единое самодержавное государство.

#### РОССИЯ КАК ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО И ЕЕ РОЛЬ НА МИРОВОМ РЫНКЕ

Замечания Мельникова относительно проекта Петербургско-Варшавской железной дороги показывают, что до роковых событий Крымской войны данное нововведение воспринималось выдающимися представителями российской элиты главным образом как средство транспортировки грузов в экономических целях. Соответственно царская Россия представлялась в железнодорожном дискурсе 1840-х годов прежде всего не как политическое, но как эко-

номическое пространство, которое должно быть преобразовано с помощью железных дорог в действующий внутренний рынок и связано с российскими портами, то есть пунктами назначения российского сельскохозяйственного экспорта. В докладной записке Николаю I, подчеркивая необходимость соединить гавань Санкт-Петербурга с экономическим центром/ядром России, расположенным вокруг Москвы, члены соответствующей группы планирования в сентябре 1841 года особо отмечали, что железная дорога между двумя столицами страны будет способствовать активизации экспорта российского зерна на европейские рынки<sup>35</sup>.

Пятнадцатью годами позже, когда отсталость России в развитии транспортной инфраструктуры становилась все более и более очевидной, Павел Мельников напомнил царю о необходимости «не оставаться назади в общем движении [железнодорожного строительства]»<sup>36</sup>. Вскоре после начала Крымской войны именно этот инженер путей сообщения получил приказ набросать комплексный план строительства сети железных дорог в Европейской России. Интересно, что Мельников в своем проекте 1856 года указал в качестве структурной модели не на западноевропейских противников России в Крымской войне, а снова на Соединенные Штаты — на этот раз не только как на опорный ориентир для российской транспортной политики, но к тому же и как на конкурента на европейских зерновых рынках. Мельников указывал, что на 1 января 1854 года в Соединенных Штатах было уже построено 28 000 верст железнодорожного полотна, в то время как Россия располагала лишь двумя основными магистралями (С.-Петербург — Москва и от Варшавы до австрийской границы)<sup>37</sup>. Если Россия существенно не изменит свою транспортную политику и не последует американскому примеру в области железнодорожного строительства, она и дальше будет ослаблять свои позиции на европейских рынках сельскохозяйственной продукции и уступит значительные доли этих рынков своим заокеанским конкурентам<sup>38</sup>.

Когда Мельников в 1863 году представил свой переработанный план развития российской сети железных дорог, он настаивал на ускорении в развитии транспортной инфраструктуры страны перед лицом повышения активности ее конкурентов на европейских зерновых рынках, главным образом США, Придунайских княжеств и Венгрии<sup>39</sup>. Для того чтобы подчеркнуть разительную отсталость своей страны в области дорожного строительства, Мельников сопоставил длину сети российских железных дорог и протяженность

ее территории с аналогичными параметрами зарубежных стран. Даже если России удалось бы построить в ближайшем будущем сеть железных дорог длиной в 7250 верст, соотношение длины железнодорожных путей и площади Европейской части страны (в квадратных верстах) составило бы лишь 1:607. В Великобритании соответствующее соотношение составляло 1:20, во Франции — 1:70, в Германии — 1:136, а в США — 1:156<sup>40</sup>. Цифровые данные подобного рода, не учитывающие другие важные для инфраструктурной политики показатели, такие как плотность населения или уровень экономического развития соответствующих стран, оставались важными элементами в российском железнодорожном дискурсе в последующие десятилетия. Выбор стран для сопоставления уровня развития железнодорожного строительства свидетельствует о том, что российские элиты воспринимали и оценивали свою страну в сравнении как с другими европейскими империями и национальными государствами, так и с США. Все они воспринимались как великие державы, хотя и не обязательно как «империи».

#### ВНЕШНЯЯ И ВНУТРЕННЯЯ УГРОЗА РОССИЙСКОЙ ТЕРРИТОРИИ

План Мельникова 1863 года, предусматривавший расширение сети российских железных дорог, акцентировал внимание на развитии империи как экономического пространства, что вызвало резкую критику со стороны военного ведомства. Поражение России в Крымской войне уже воспринималось современниками как тревожный сигнал того, что отсталость в области дорожного строительства является не только помехой на пути экономического развития страны, но и серьезным военно-стратегическим препятствием. В 1856 году журнал «Русский вестник» опубликовал перевод полемической французской статьи, в которой утверждалось: «При помощи железной дороги... правительство могло бы почти мгновенно бросить в Крым армию в несколько сот тысяч человек, и такая армия не допустила бы взять Севастополь... Продовольствовать такую армию было бы весьма легко. Поздравим себя, что Россия не имеет в своем распоряжении этого страшного орудия»<sup>41</sup>.

На самом деле поражение в Крымской войне, обнаружившее слабость позиций России в военных конфликтах с другими великими европейскими державами, привело к тому, что правительство значительно изменило свое отношение к транспортной политике империи. Российские элиты вынуждены были признать, что бри-

танцы и французы смогли взять Севастопольскую крепость не в последнюю очередь благодаря успешному использованию железных дорог в качестве стратегического механизма, облегчающего перевозку солдат, доставку продовольствия и боеприпасов на линию фронта и вывоз раненых в тыл<sup>42</sup>. После падения Севастополя железные дороги рассматривались в Санкт-Петербурге уже не как предмет роскоши, но как чрезвычайно необходимый инструмент территориальной интеграции и обороны. В очередной раз страны Западной Европы послужили ролевой моделью при переформулировании российской транспортной политики. Когда Александр II 26 января 1857 года приказал начать строительство *сети* железных дорог в Европейской России, в своем указе он сослался на опыт западноевропейских стран в области железнодорожного строительства и выразил намерение использовать как западные знания, так и капитал для модернизации транспортной инфраструктуры империи. Вновь учрежденное Главное общество Российских железных дорог, получив концессию на завершение постройки железной дороги между С.-Петербургом и Варшавой, а также на строительство трех новых линий (Москва — Нижний Новгород, Курск — Либав, Москва — Феодосия), капитал на эти цели приобрело в основном из французских, немецких и английских финансовых источников.

В частности, план строительства железной дороги от Москвы до Феодосии на Черноморском побережье можно рассматривать как непосредственный вывод из недавнего урока, преподанного России в результате войны с Францией, Великобританией и Османской империей. Предполагалось, что данная железная дорога укрепит обороноспособность южной периферии империи, облегчив переброску войск и провианта из центральных губерний на юг в случае возможной войны. Когда Мельников в 1863 году представил свой переработанный план развития российской железнодорожной сети, Главное общество Российских железных дорог еще не начинало намеченные строительные работы на южной магистрали. Центр внимания российского железнодорожного дискурса вынужденно сместился с южной на западную окраину империи. События Январского восстания в Польше в 1863 году послужили особым сигналом для бюрократии в С.-Петербурге об уязвимости западных границ империи. А между тем ситуация в Царстве Польском продемонстрировала полезность железных дорог как инструмента имперского правления. Наличие железной дороги между С.-Петербургом и Варшавой обеспечило переброску верных царю войск в

Вильно и Варшаву в течение двух дней и развертывание кавалерийских соединений против польских повстанцев уже на следующий день после прибытия<sup>43</sup>. Все это должно было рассматриваться, по замечанию современника, как доказательство того, что железные дороги являются эффективным инструментом для «сохранения внутреннего спокойствия» и для «подавления могущих произойти беспорядков в самом государстве»<sup>44</sup>.

В своем альтернативном плане 1865 года по развитию железнодорожной сети России генерал от инфантерии Сергей Бутурлин утверждал, что «[железные] дороги имеют не меньшее значение в видах военных, для обороны края против врагов внешних и даже внутренних, когда Государство заключает в пределах своих области завоеванные, населенные племенами разнородными, еще не слившимися нравственно с завоевателями. Такое слияние может и должно со временем совершиться законодательными и правительственными мерами, [...] но покамест элементы, открыто, или тайно, враждебные нравственному соединению всех частей политического тела, к которому они принадлежат, не проникнутся вполне чувством привязанности к общему, нераздельному отечеству, Правительство необходимо должно основывать владычество свое в полупокоренных областях на надежном устройстве военных учреждений. Под этим общим выражением мы разумеем, между прочим, соответственное цели, постоянное размещение вооруженных сил, крепости и пути, по коим бы войска могли, с наибольшим удобством и быстротою, быть обращаемы во все стороны, для предупреждения, или прекращения, внутренних беспорядков, или же опасности, грозящей извне»<sup>45</sup>.

План Бутурлина отражал стратегические потребности и соображения Военного министерства. Как и другие члены военной элиты, генерал предупреждал своих современников об угрозе своей стране со стороны западных соседей — Пруссии и империи Габсбургов. Бутурлин напомнил своим читателям о все возрастающей важности железных дорог для современных методов ведения войны. Как и другие представители высшей российской бюрократии, он был хорошо осведомлен об использовании новых средств сообщения в ходе последних военных конфликтов в Западной Европе и о западных — в основном прусских — теоретических дискуссиях относительно железнодорожного и стратегического планирования<sup>46</sup>. Бутурлин доказывал, что война Франции и Пьемонта против Австрии в 1859 году достаточно убедительно показала важность

железных дорог для осуществления быстрых стратегических операций<sup>47</sup>. Из-за обширности империи, продолжал Бутурлин, стратегические железные дороги принесут большую пользу — «еще более для нашего Отечества, чем для всякой другой страны»<sup>48</sup>.

Российский генерал видел крайнюю необходимость расширения железнодорожной сети в западной части империи, принимая во внимание стратегическое преимущество соседей России в строительстве транспортной инфраструктуры. Описывая возможный сценарий оборонительной войны против Пруссии и империи Габсбургов, Бутурлин напоминал, что Варшава находится на 200 верст ближе к Рейну, чем к Москве, и что расстояние между двумя городами в действительности еще больше из-за плохого состояния дорог в России. В то время как западные соседи («Европа»), проложив за последние 20—30 лет густую железнодорожную сеть, «в двадцать или в тридцать раз сократили расстояние, отделяющее нас от нее», расстояние между Россией и Западом осталось практически прежним<sup>49</sup>. В качестве ответа на этот очевидный дисбаланс в плотности транспортной инфраструктуры по разные стороны российской западной границы Бутурлин предложил детальный план строительства приблизительно 6095 верст новых стратегических железнодорожных линий в западной части империи.

Мысль о том, что железные дороги могут сыграть решающую роль в защите территориальной целостности России, ее внешних границ на западе и востоке, оставалась важным элементом в российском железнодорожном дискурсе вплоть до падения царского режима. Большинство «стратегических железных дорог» империи были построены в целях подготовки к возможным войнам против потенциально враждебных государств на более или менее отдаленных окраинах. Многие из этих проектов могут быть истолкованы как непосредственная реакция на действия соседей России по строительству дорог по другую сторону реальной государственной границы или воображаемой области российской имперской экспансии. Хорошо известные примеры подобного рода — это Транс-Каспийская железная дорога, построенная в 1880-х годах, для укрепления позиций России в Средней Азии и подготовки к «Большой игре», то есть к борьбе с Великобританией за доминирование в этом регионе, и конечно — Великий Сибирский Путь<sup>50</sup>. Доклады генерал-губернаторов Иркутска и Амурской области в 1886 году, в которых они докладывали царю о нарастающем наплыве китайских мигрантов в дальневосточные области России, а также о дес-

табилизирующей деятельности Англии в этом регионе, встревожили российского императора<sup>51</sup>. Окончательное решение начать строительство самой протяженной в мире железной дороги в 1891 году прекратило жаркие дебаты среди публики и бюрократии о принципиальной необходимости и различных способах соединить Сибирь с центром России посредством железной дороги. В конечном итоге опасения императора по поводу уязвимости российских территорий на Дальнем Востоке оказались сильнее, чем предупреждения советников-консерваторов, которые постоянно упирали на то, что это гигантское предприятие подорвет финансы империи.

## ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

### КАК СРЕДСТВО ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Транссибирская магистраль планировалась российским правительством не только как стратегический проект, необходимый для приготовления империи к войне с потенциальными внешними врагами на Дальнем Востоке. Данный проект с самого начала воспринимался как средство территориальной консолидации и приведения империи к культурной однородности. На всем протяжении второй половины XIX века представители российской элиты не уставали подчеркивать важность паровых двигателей и железнодорожных путей для укрепления территориального единства Российской империи. Поклонник германской железнодорожной политики М. Н. Катков в 1883 году в газете «Московские ведомости» определенно заявлял, что «рельсы вслед за штыком должны завершить политическое сплочение»<sup>52</sup>. Как и Катков, один из патронов крупномасштабного железнодорожного строительства в Российской империи Сергей Витте был восхищен успехами объединения германских государств при Бисмарке, которые он объяснял в основном результативной «национальной» железнодорожной политикой, предложенной немецким экономистом Фридрихом Листом<sup>53</sup>.

Когда мечты об интеграции российско-азиатской периферии при помощи железных дорог в последней трети XIX века стали превращаться в реализуемые проекты, инженеры и чиновники Министерства путей сообщения обрели уверенность, что паровозы привезут на окраины империи не только экономическое процветание, но и попутно рассыпят искры цивилизации в «отсталых» регионах и таким образом укрепят их экономические и культурные связи с Европейской Россией. В 1850-х годах один русский энту-



зиаст железных дорог, составлявший утопические проекты с целью воображаемого «сближения Азии и Европы», провозглашал: «Правда, где пройдут линии железных дорог, там комфорт искусства; во всех отношениях щеголеватость; чистота, порядок, удобства и благонравие; заменяя и грязноватые подворья с их плутоватыми содержателями; и грубых неопрятных извозчиков или судовщиков, их небрежность ко всему, даже к самим себе, — устраняют все неудобства, неудовольствия езды и пересылки товаров не только на протяжных, даже и на почтовых; а что главное всего, там проявляются новые богатства края; там поприще деятельности и предприимчивости трудолюбивого человека раздвигается пред ним; там просвещение, искусства распространяют на все слои человеческой семьи благоденствия свои»<sup>54</sup>.

Около 40 лет спустя министр финансов Сергей Витте (один из главных движителей проекта Транссибирской магистрали) в своем докладе царю Александру III в ноябре 1892 года приводил схожие доводы: «Сибирь, будучи частью России, не была участницей России в ее гражданских, культурных и экономических успехах». Новая трансконтинентальная железная дорога должна была не только приблизить Сибирь к Европейской России, но в то же время и «приобщить ее к русской жизни»<sup>55</sup>. В другом контексте Витте утверждал, что железные дороги должны рассматриваться как «фермент, вызывающий в населении культурное брожение, и если бы даже она [т.е. железная дорога] встретила на пути своем совершенно дикое население, то в короткий срок цивилизовала бы его до необходимого ей уровня»<sup>56</sup>.

Русских железнодорожников, посланных на азиатские окраины империи для строительства и обслуживания трансконтинентальных магистралей, воспринимали в С.-Петербурге как агентов/носителей цивилизаторской миссии России на Востоке<sup>57</sup>. В 1890-х годах и позднее этих посланцев европейской культуры должны были поддерживать в их непростой миссии крестьяне-переселенцы, перемещаемые из перенаселенных западных и центральноевропейских губерний империи на девственные земли Сибири и Центральной Азии с целью усилить русский национальный элемент в этих районах<sup>58</sup>. Между 1891 и 1914 годами Транссибирская магистраль помогла перевезти около 5 млн украинских, белорусских и русских переселенцев на новые места на широких просторах «обетованной земли» Сибири<sup>59</sup>.

Когда российское правительство разрабатывало детальные планы колонизации азиатских окраин империи посредством железных

дорог, оно во многом следовало примеру других стран. Когда секретарь Комитета Сибирской железной дороги А.Н. Куломзин набросал свой претенциозный проект массового переселения русских крестьян в Сибирь, он ссылаясь на примеры США, Канады, Германии и заокеанских колоний европейских государств при обсуждении прецедентов подобных мероприятий. Попытка Пруссии переместить германских переселенцев на оккупированные ею польские территории с целью усиления германского элемента у восточных границ государства приводилась Куломзиным как модель, которую он собирался применить в Сибири<sup>60</sup>. Несмотря на то что изучение способов территориальной консолидации при помощи крестьянской колонизации в Германии может интерпретироваться как точный пример трансфера практик имперского правления от одной империи к другой, приверженность другим моделям в российском дискурсе железнодорожного строительства и колонизации Сибири расходится с такой интерпретацией. Когда Сергей Витте 6 ноября 1892 года докладывал Александру III о своих планах постройки Великого Сибирского пути и о важности трансконтинентальной железной дороги для колонизации Сибири, он ссылаясь на пример Канады, а не Германии<sup>61</sup>. Министр докладывал императору, что проект Канадской Тихоокеанской железной дороги (Canadian Pacific Railroad) имеет множество принципиально схожих с Транссибирской дорогой черт. Канадский пример продемонстрировал возможность развития сельского хозяйства в доселе считавшихся непригодными пустошах и колонизации безлюдных регионов при помощи железных дорог.

В другой записке Витте ссылаясь на доклад канадского верховного комиссара в Великобритании Чарльза Таппера (Tupper) на Международном железнодорожном съезде 1892 года в С.-Петербурге, где он говорил о «вопросе железных дорог в неосвоенных землях» («sur la question des chemins de fer dans les pays neufs») <sup>62</sup>. Таппер был первым канадским министром железных дорог и каналов в 1879—1894 годах и в этом качестве поддерживал строительство первой в стране трансконтинентальной железной дороги вплоть до его окончания (1881—1885) <sup>63</sup>. Таппер доложил железнодорожному съезду об опыте своей страны в освоении еще недавно — до постройки железных дорог — пустовавших территорий. Он рассказал о появлении новых городов вдоль Тихоокеанской железной дороги и заключил: «Канадская дорога оживила и оплодотворила богатые, но пустовавшие пространства...» <sup>64</sup> В своем анализе речи Таппера



Витте особенно подчеркивал тот факт, что в Сибири положительный эффект от железнодорожного строительства будет даже выше, чем в Канаде, поскольку российская трансконтинентальная дорога будет строиться усилиями государства, а не частных компаний. Это послужит гарантией того, что цели столь крупной программы железнодорожного строительства будут всегда соответствовать интересам государства. Витте предлагал начать процесс колонизации Сибири в районах, прилегающих к станциям трансконтинентальной линии, и настаивал, что государство обязано принять ряд предварительных мер, преобразуя неконтролируемые процессы крестьянской колонизации в хорошо организованное переселение. В заключение Витте указал, что в отдаленной перспективе Сибирская дорога привлечет не только крестьянских поселенцев, но и представителей «образованных общественных слоев», которые окажут «цивилизующее влияние в окружающей [их] среде»<sup>65</sup>.

Витте понимал Российскую имперскую государственность главным образом в экономическом смысле и верил, что проблема мощи империи во многом зависит от уровня экономического развития страны. Соответственно для российского министра финансов не имело принципиального значения, является ли страна, примеру которой будет следовать Россия в решении своих экономических проблем, империей или нет. Несомненно, однако, что стратегия экономического развития царской России, разработанная Витте, имела сильные имперские черты. Но остается открытым вопрос: до какой степени восприятие европейских *империй* играло преобладающую роль в развитии российского «имперского сознания». Пример Транссибирской железной дороги показывает, что российские элиты, искавшие образец для решения специфических проблем имперского правления, не старались сконцентрироваться исключительно на опыте других империй, политически сопоставимых с Россией, но продолжали внимательно следить за развитием других стран, не претендующих на звание империй и не воспринимаемых как таковые, например — за Канадой.

### ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

#### И РАСШИРЕНИЕ ИМПЕРСКОЙ СФЕРЫ ИНТЕРЕСОВ

Последнее замечание, конечно, не подразумевает, что некоторые аспекты именно межимперского восприятия не играли никакой роли при формулировании стратегий имперского правления в

транспортном секторе царской России начала XX века. Общеизвестно, что российские элиты описывали бюрократическую концепцию российского имперского правления весьма отлично от методов, применявшихся западноевропейскими империями в их колониальных владениях<sup>66</sup>. В частности, британский пример послужил антиобразцом при построении идеологической конструкции российской «особой» и «мирной» концепции имперского господства в Азии<sup>67</sup>. Даже расширение сферы политических и экономических интересов России на Дальний Восток в период максимального развития мирового империализма подавалось выдающимися представителями царской элиты как процесс «мирного проникновения» на соседние территории. Это было тем более справедливо, что Россия являлась активной силой на арене железнодорожного империализма.

Хорошим примером для данного контекста служит попытка С. Ю. Витте представить постройку Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) как инструмент российского «мирного» проникновения в Китай. Фактически данный проект стал российской ставкой в общеевропейской игре железнодорожного империализма в Азии и важной причиной ухудшения отношений Российской империи с Англией и Японией в начале XX века<sup>68</sup>. Витте был не только одной из основных движущих сил проекта постройки Транссибирской магистрали, но в то же время и активным сторонником плана по строительству российской железной дороги через китайскую Маньчжурию<sup>69</sup>. В 1896 году, в основном по финансовым соображениям, он предложил провести последний участок «Великого Сибирского Пути» по территории Китая. К тому же министр финансов рассматривал железную дорогу через Маньчжурию с ее южной веткой к колониальному порту Дальний как инструмент, способный перенаправить поток товаров из Азии в Западную Европу и пустить его по российской территории. По замыслу Витте, «Великая сибирская железная дорога открывает новый путь и новые горизонты не только для русской, но и для всемирной торговли, соединяя с Европой — через Россию — Китай, Корею и Японию. Само собой разумеется, что выгодами этого переворота в направлении сообщений между Европой и Востоком больше всех воспользуется Россия»<sup>70</sup>.

Витте в целом рассматривал российскую политику на Дальнем Востоке как принципиально отличную от западноевропейских моделей колониального управления. Витте утверждал, что «в коло-

ниальной политике Россия не нуждается, ее внешние задачи не только мирного характера, но даже наиболее культурного в истинном смысле этого слова, ибо миссия России на Востоке в противовес стремлению западно-европейских держав к экономическому и нередко политическому порабощению народов Востока должна быть миссией охранительной и просветительной. На долю России естественно выпадает защита сопредельных ей восточных стран, находящихся в сфере ее просветительного влияния от чрезмерных притязаний, политических и колониальных, со стороны других [великих] держав»<sup>71</sup>.

Несмотря на усилия Витте представить российскую политическую активность на Дальнем Востоке как отличающуюся от подобных действий других европейских империй, российский проект КВЖД не просто имел сходство, а во многих отношениях следовал имеющимся примерам колониальных железных дорог<sup>72</sup>. Таким образом, ни население соседних с Россией «стран Востока», ни «других европейских держав» не воспринимало железнодорожную политику России в Китае как выражение абсолютно мирной стратегии. Фактически Россия желала следовать образцам других европейских империй и проникнуть на новые территории в Азии с помощью железных дорог, и это способствовало вспышке Боксерского восстания в 1900 году и ухудшению отношений с набирающей силу дальневосточной Японской империей, что привело к пагубной войне 1904—1905 годов.

Рассматривая активность России в области железнодорожного империализма в Азии в конце XIX века, можно прийти к заключению, что представители различных элит самодержавного государства — в полном противоречии с их самосознанием — четко следовали модели других европейских империй. Восприятие и усвоение колониальных практик европейских империй очевидно имело парадоксальный двойной эффект: с одной стороны, это позволяло укрепить имперское сознание элит самодержавной системы; с другой — готовило почву для внешних (и внутренних) конфликтов, что в конце концов привело к дестабилизации старого режима и распаду крупнейшей континентальной мировой империи.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

История железных дорог в царской России не может быть написана, если не принимать во внимание огромную важность ме-

жимперского восприятия и межнационального трансфера знания и практик. Как империи, так и национальные государства служили для российских элит XIX века важным ориентиром и моделями для выбора политических стратегий, направленных на модернизацию транспортной инфраструктуры империи и объединение огромных территорий страны. В первые десятилетия железнодорожного строительства в России страны Западной Европы и США играли здесь выдающуюся роль в качестве источников технических новинок и знаний, а также авторитетных примеров в аргументации сторонников новых транспортных средств. Уже в 1830-е годы железные дороги приобрели в российском железнодорожном дискурсе значение не только средств передвижения, но также — исходя из опыта других европейских империй — и инструмента имперского правления и господства. Несмотря на это, имперская модель была лишь одной из множества моделей пространственного образа в российском железнодорожном дискурсе. До начала 1860-х годов территория Российской империи представлялась в планах развития российской сети железных дорог преимущественно как хозяйственное и экономическое пространство, которое должно быть преобразовано в функциональный внутренний рынок и связано с торговыми воротами российского экспорта при помощи железных дорог. В этом контексте другие европейские и заокеанские государства воспринимались прежде всего как конкуренты России на европейских зерновых рынках. Поражение в Крымской войне и опыт Январского восстания в Царстве Польском способствовали появлению альтернативного пространственного дискурса, представлявшего Российскую империю прежде всего как политическую территорию, находящуюся под угрозой внутренних и внешних осложнений. Западные соседи России теперь представлялись и потенциальными противниками, и моделями для усвоения политических и военных стратегий по использованию железных дорог в качестве средств современного ведения войны. Западная модель снова приобрела значимость, когда Россия начала разрабатывать стратегии по объединению огромных пространств территории империи при помощи стратегических железных дорог и усилению русского элемента на окраинах путем интенсивной крестьянской колонизации. Примечательно, что во время поисков путей решения проблем имперского правления представители российских элит избирали в качестве образцов как империи, так и национальные государства. Только на рубеже XIX—XX веков представи-

тели российской элиты, кажется, сконцентрировались на образе действий конкурентов России на сцене современного империализма, для того чтобы попытаться разработать стратегии расширения сферы экономического и политического влияния империи в Азии. Хотя на уровне политических практик можно установить поразительное сходство между западными империями и Россией, на идеологическом уровне российские элиты делали серьезные усилия по представлению политики своей страны как существенно отличающейся от западных имперских моделей колониального правления.

С точки зрения истории железных дорог даже теперь довольно сложно определить, до какой степени понимание других европейских имперских политических стратегий представителями российских элит способствовало развитию и укреплению специфически имперского сознания в России. Когда мы задаемся вопросом о степени важности межимперского восприятия и трансферов, мы не должны забывать, что российские элиты внимательно следили за техническим прогрессом во всех современных им странах мира и что «имперский» статус их собственной страны был не единственной моделью ее пространственного самоописания. Россия, без сомнения, была империей, но многие современники воспринимали ее как великую державу или просто как «огромную страну», страстно ищущую путей, чтобы справиться со своими огромными территориями, то есть того, что уже было достигнуто странами с подобными пространственными проблемами, такими как США<sup>73</sup>.

Перевод с англ. Владислава Макарова

<sup>1</sup> Записка главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями гр. К.Ф. Толя, 17 февраля 1835 г. // Красный архив. 1936. № 3 (76). С. 92.

<sup>2</sup> Gerstner F.A. von. Über die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoe-Selo und Pawlowsk, deren Ausführung durch eine Aktiengesellschaft mit Allerhöchstem Privilegium Seiner Kaiserlichen Majestät statt findet. Sankt Petersburg, 1836. S. 65.

<sup>3</sup> О моделях российского понимания и восприятия Америки в XIX в. см.: Lazersons M. The American Impact on Russia, diplomatic and ideological, 1784—1917. New York, 1950; Boden D. Das Amerikabild im russischen Schrifttum bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Hamburg, 1968; Эткунд А. Толкование путешествий. Россия и Америка в травелогах и интертекстах. М., 2001. Гл. 2 и 3.

<sup>4</sup> Мельников П. Сведения о русских железных дорогах // П.П. Мельников. Инженер. Ученый. Государственный деятель / Ред. М.И. Воронин, М.М. Воронина и др. СПб., 2003. С. 223—398, 276.

<sup>5</sup> Мельников П. О железных дорогах // Там же. С. 195—212, 198.

<sup>6</sup> Мельников П. Сведения о русских железных дорогах. С. 278. США послужили важной моделью в развитии железнодорожного строительства и транспортной инфраструктуры также и для других европейских стран. Дирк ван Лаак (Laak) подчеркивает, что «значимость американских железных дорог в качестве ключевой модели для политической экономики XIX в. нельзя переоценить». См.: Laak D. van. Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für die Erschließung Afrikas 1880 bis 1960. Paderborn, 2004. S. 25.

<sup>7</sup> Мельников П. О железных дорогах. С. 199.

<sup>8</sup> Несмотря на понимание Соединенных Штатов как «империи свободы» (исходя из концепции Томаса Джефферсона), а также на современную дискуссию об имперских амбициях и внешней политике США в XXI веке, в XIX веке европейцы воспринимали эту страну в основном как бывшую колонию, завоевавшую независимость в войне против своей европейской метрополии. О Джефферсоне см.: Tucker R.W., Hendrickson D.C. Empire of Liberty: The Statecraft of Thomas Jefferson. New York; Oxford, 1990. Вопрос о том, возможно ли историю Германии до ее активного роста как колониальной державы рассматривать с точки зрения имперской исторической парадигмы, продолжает дебатироваться в исторической литературе. См., например: Ther Ph. Imperial instead of National History: Positioning Modern German History on the Map of Empires // Imperial Rule / Eds. A. Miller, A. Rieber. Budapest, 2004. P. 47—66.

<sup>9</sup> История железнодорожного транспорта в России / Ред. Е.Я. Красковский и др. СПб., 1994. Т. 1: (1836—1917). С. 29.

<sup>10</sup> Там же.

<sup>11</sup> Rieber A. The Rise of Engineers in Russia // Cahiers du Monde Russe et Soviétique. 1990. Vol. 31. № 4. P. 539—568, 550.

<sup>12</sup> История железнодорожного транспорта в России. Т. 1. С. 18; Rieber A. The Rise of Engineers in Russia. P. 545. О французской системе подготовки инженеров путей сообщения в XVIII в. см.: König W. Vom Staatsdiener zum Industrieangestellten. Die Ingenieure in Deutschland und Frankreich. 1750—1945 // Geschichte des Ingenieurs. Ein Beruf in sechs Jahrtausenden / Eds. W. Kaiser, W. König. München, 2006. S. 179—232, 183—184; Picon A. Die Ingenieure des Corps des Ponts et Chaussées. Von der Eroberung des nationalen Raumes zur Raumordnung // Ingenieure in Frankreich. 1747—1990 / Eds. A. Grelon, H. Stück. Frankfurt/Main; New York, 1994. S. 77—99.

<sup>13</sup> Алексеева Е.В. Диффузия европейских инноваций в России (XVIII — начало XX в.). М., 2007. С. 312; Высшее образование в России: очерки истории до 1917 г. / Ред. В.Г. Кинелев. М., 1995. С. 146; Красковский Е.Я. ЛИИЖТ в пути. М., 1990. С. 16.

<sup>14</sup> Воронин М.И., Воронина М.М. Павел Петрович Мельников. 1804—1880. Л., 1977. С. 30—31.

<sup>15</sup> Цит. по английскому переводу: Haywood R.M. The Beginnings of Railway Development in Russia in the Reign of Nicholas I, 1835—1842. Durham; N.C., 1969. P. 201.

<sup>16</sup> Мельников П. Сведения о русских железных дорогах. С. 223.

<sup>17</sup> Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit. Frankfurt/Main, 2002. S. 35—39; Freeman M. Railways and the Victorian Imagination. New Haven; London, 1999. P. 78.

<sup>18</sup> Мельников П. Сведения о русских железных дорогах. С. 229—230; Мельников П.П., Кербедз С.В. Об относительных выгодах различных систем внутренних сообщений // Журнал путей сообщения. 1840. Т. 3. С. 207—227, 225.

<sup>19</sup> Мельников П.П. Отчет о поездке по Европе. 1839. [Т. 1—3] (рукопись хранится в библиотеке Петербургского государственного университета путей сообщения (ПБГУПС)); Он же. Описание в техническом отношении железных дорог Североамериканских Штатов. 1841. Ч. 1—3 (рукопись, ПБГУПС); Мельников П.П., Кербедз С.В. Об относительных выгодах; Мельников П.П. Описание в техническом отношении железных дорог Североамериканских Штатов // Журнал путей сообщения. 1842. Т. 2. Кн. 1. С. 19—85; Кн. 2. С. 95—197; Кн. 3. С. 209—265.

<sup>20</sup> Мельников П. Сведения о русских железных дорогах. С. 277.

<sup>21</sup> Haywood R.M. Russia Enters the Railway Age, 1845—1855. New York, 1998. P. 23—39; Blackwell W.L. The Beginnings of Russian Industrialization 1800—1860. Princeton, 1968. P. 289—294.

<sup>22</sup> Инженеры Иствик и Харрисон (Eastwick, Harrison) и братья Томас и Уильям Винанс (Winans) основали свой завод в 1845 г. в Александровске под Санкт-Петербургом. Завод оставался под американским управлением до 1867 г. Harter J. World Railways in the Nineteenth Century. A Pictorial History in Victorian Engravings. Baltimore; London, 2005. P. 171—172; Алексеева Е.В. Диффузия европейских инноваций... С. 241—242; Калмыков В. Американское предпринимательство в России // Иностранное предпринимательство и заграничные инвестиции в России / Ред. В.И. Бовыкин. М., 1997. С. 243—288.

<sup>23</sup> Haywood R.M. Russia Enters the Railway Age. P. 95, 119; Idem. The Question of a Standard Gauge for Russian Railways, 1836—1860 // Slavic Review. 1969. Vol. 28. P. 72—80.

<sup>24</sup> Щеглов Н.П. О железных дорогах и преимуществе их над обыкновенными дорогами и каналами. СПб., 1830. С. 4. (Впервые частично опубликовано: Северный муравей: газета промышленности. 1830. № 1—2.)

<sup>25</sup> Записка... гр. К.Ф. Толя // Красный архив. 1936. № 3 (76). С. 90—91.

<sup>26</sup> Всеподданнейшее донесение о проекте устройства железной дороги между С.-Петербургом и Москвой 1841 года // П.П. Мельников. Инженер. Ученый. Государственный деятель / Ред. М.И. Воронин, М.М. Воронина и др. СПб., 2003. С. 152—176, 170.

<sup>27</sup> Haywood R.M. Russia Enters the Railway Age. P. 24.

<sup>28</sup> Хомяков А.С. Письмо в Петербург // Москвитянин. 1845. Февр. № 2. С. 71—86.

<sup>29</sup> Там же. С. 71.

<sup>30</sup> О понятии «привилегия отсталости» см.: Hildermeier M. Das Privileg der Rückständigkeit. Anmerkungen zum Wandel einer Interpretationsfigur der neueren russischen Geschichte // Historische Zeitschrift. 1987. Vol. 244. S. 557—603.

<sup>31</sup> [Герцен А.] Письмо к императору Александру II (по поводу книги барона Корфа) // Колокол. 1857. 1 окт. Кроме Герцена и В. Белинский воспринимал изобретение железной дороги как вспомогательное средство либеральной модернизации России. Bethea D.M. The Shape of Apocalypse in Modern Russian Fiction. Princeton, 1989. P. 76.

<sup>32</sup> Записка... гр. К.Ф. Толя // Красный архив. 1936. № 3 (76). С. 90. Об использовании железных дорог при перевозке войск в Англии в начале 1830-х и 1840-х гг. см.: Robbins M. The Railway Age. Manchester, 1998. P. 122—123.

<sup>33</sup> Мельников П. Сведения о русских железных дорогах. С. 351—352; Haywood R.M. The Beginnings of Railway Development. P. 225—239.

<sup>34</sup> Мельников П. Сведения о русских железных дорогах. С. 345—347.

<sup>35</sup> Всеподданнейшее донесение о проекте устройства. С. 175.

<sup>36</sup> Мельников П. О железных дорогах. С. 195.

<sup>37</sup> 1 верста = 1,067 км. До начала Крымской войны в царской России было проложено и пушено в эксплуатацию всего лишь 1065 км железнодорожных путей. См.: История железнодорожного транспорта в России / Ред. Е.Я. Красковский. Т. 1. С. 68.

<sup>38</sup> Мельников П. О железных дорогах. С. 197, 212.

<sup>39</sup> Мельников П. Сеть главных линий железных дорог Европейской России, составленная в Главном управлении путей сообщения и публичных зданий // Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий. 1863. Т. XLI. Кн. 5. С. 22—34, 23. В 1862 г. Мельников стал во главе Главного управления путей сообщения и публичных зданий.

<sup>40</sup> Там же. С. 30.

<sup>41</sup> Цит. по: История железнодорожного транспорта в России. Т. 1. С. 75.

<sup>42</sup> После того как транспортное сообщение между портом Балаклава и основным театром боевых действий под Севастополем зимой 1854/1855 г. пришло в полное расстройство, Англия решила построить первую в истории военную железную дорогу весной 1855 г. См.: Harter J. World Railways. P. 378; Robbins M. The Railway Age. P. 125.

<sup>43</sup> С другой стороны, железная дорога С.-Петербург — Варшава представлялась польским повстанцам во время Январского восстания ахиллесовой пятой самодержавного режима. Повстанцы жгли железнодорожные мосты и обрывали телеграфные линии с целью воспрепятствовать передвижению верных царю войск из столицы империи к западным границам. См.: Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютин. 1863—1864 / Ред. Л.Г. Зачарова. М., 2003. С. 46, 54—58. Некоторые польские служащие частной железнодорожной компании открыто поддерживали национальное восстание (Общий устав Российских железных дорог // Государственный Совет. Материалы. СПб., 1885. Т. 158.) О наказании служащих Петербургско-Варшавской железной дороги, участвовавших в Польском восстании 1863 г., см.: Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 109. Оп. 2а. Д. 775. Л. 1—2 об. Уже в декабре 1861 г. генерал-губернатор северо-западных губерний В.И. Назимов предупреждал о двойственном отношении администрации к недавно открытой [С.-Петербургско-Варшавской] железной дороге и к служащим на линии, почти исключительно полякам и иностранцам. Цит. по: Rieber A. The Debate over the Southern Line: Economic Integration or National Security // Synopsis. A collection of Essays in Honour of Zenon E. Kohut / Ed. S. Plokhly. F. Syn. Toronto, 2005. P. 371—397, 377.

<sup>44</sup> Курсель А. Сеть русских железных дорог в ее практическом применении. СПб., 1864. С. 13—14.

<sup>45</sup> Бутурлин С.П. О военном значении железных дорог и особенной их важности для России: С проектом сети сих путей и картой // Чтения в Императорском обществе истории и древностей российских при Московском университете. 1865. Т. 4. С. 1—96, 2.

<sup>46</sup> Там же. С. 8. Генерал ссылается прежде всего на работу Карла Эдварда Поенитца (Poenitz) «Die Eisenbahnen und ihre Benutzung als militärische Operationslinien» («Железные дороги и их использование в качестве военных операционных линий») (опубликована в 1842 г., 2-е изд.: Adorf, 1853), переведенную на французский язык в 1844 г. Русский перевод был опубликован в сокращенном варианте в «Военном журнале» за 1846 г., а полный вариант был подготовлен в 1856 г. С.П. Голицыным. См.: Квист А. Железные дороги в военном отношении. СПб., 1868. Ч. 1: Перевозка войск по железным дорогам. С. II; Rieber A. The Formation of *La Grande Sociëti des Chemins de Fer Russes* // *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*. 1973. Vol. 21. S. 375—391, 377. О Поенице см.: Bremm K.-J. Von der Chaussee zur Schiene. Militär und Eisenbahn in Preußen. 1833 bis 1866. München, 2005. S. 135—138.

<sup>47</sup> Бутурлин С.П. О военном значении железных дорог. С. 7. Во время Австро-Сардинской войны 1859 г. Франция смогла в течение 10 дней перебросить по железной дороге 76 тыс. солдат и 4450 лошадей и быстро выступить на помощь своему союзнику Пьемонту. См.: Harter J. World Railways. P. 378.

<sup>48</sup> Бутурлин С.П. О военном значении железных дорог. С. 12.

<sup>49</sup> Там же. С. 13.

<sup>50</sup> Закаспийская железная дорога была построена под руководством генерала Анненкова как узкоколейная военная железная дорога по технологии разборной железнодорожной системы «Дековиль» (*Decauville*), которую уже успели опробовать во время русско-турецкой войны 1877—1878 гг. Англия ответила на этот стратегический шаг, усиливший позиции России в Центральной Азии, многозначительным приказом применять ту же техническую систему при строительстве железных дорог в Индии. Возможно, цель подобного распоряжения состояла в желании иметь взаимозаменяемое оборудование, на случай захвата какой-либо из русских железных дорог. См.: Harter J. World Railways. P. 382. О борьбе железнодорожных стратегий и «Большой игре» в Центральной Азии см.: Johnson R. «Russians at the Gates of India?» Planning the Defense of India, 1885—1900 // *The Journal of Military History*. 2003. Vol. 67. P. 697—743.

<sup>51</sup> Marks S.G. Road to Power. The Trans-Siberian Railway and the Colonization of Asian Russia, 1850—1917. Ithaca, 1991. P. 94; Cars J. de, Caracalla J.-P. Die Transsibirische Bahn. Geschichte der längsten Bahn der Welt. Zürich, 1987. S. 25—26 (оригинал: Париж, 1986).

<sup>52</sup> Московские ведомости. 4 авг. Цит. по: Твардовская В.А. Идеология реформенного самодержавия. М.Н. Катков и его издания. М., 1978. С. 79.

<sup>53</sup> Об идее Ф. Листа о железных дорогах как о движущей силе национального объединения Германии см.: Szporluk R. Communism and Nationalism. Karl Marx versus Friedrich List. New York, 1988. P. 111—113. Об откликах и реакции С.Ю. Витте на сочинения Ф. Листа см.: Nutzold J. Agrarfrage und Industrialisierung am Vorabend des Ersten Weltkrieges // *Wirtschaft und Gesellschaft im vorrevolutionären Russland* / Hg. D. Geyer. Köln, 1975. S. 228—251; Ананьич Б.В., Ганелин П.С. Сергей Юльевич Витте и его время. СПб., 1999. С. 54, 67, и далее; Wendler E. Friedrich List. Politische Wirkungsgeschichte des Vordenkers der

europäischen Integration. München, 1989. S. 125—136; Bochanov A.N. Probleme der industriellen Modernisierung Russlands (Sergej Witte und Friedrich List) // *Reformen im Russland des 19. und 20. Jahrhunderts: Westliche Modelle und russische Erfahrungen* / Hg. D. Beyrau (u.a.). Frankfurt, 1996. P. 139—149.

<sup>54</sup> Любанский Г. Сближение Средней Азии и Европы с помощью железных дорог. СПб., 1858. С. 4.

<sup>55</sup> Bumme C.Ю. Всеподданнейший доклад управляющего Министерством финансов о способах сооружения Великого Сибирского Железнодорожного пути и о назначении совещания для обсуждения сего дела. 6 ноября 1892 г. // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. М., 2004. Т. 1. Кн. 2. Ч. 1. С. 159—183, 160. См. также: Переселения и поселения в связи с постройкой Сибирской железной дороги. СПб., 1891. С. 2—3.

<sup>56</sup> Bumme C.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах. М., 1997. С. 306.

<sup>57</sup> Вести из Сибири // Железнодорожное дело. 1890. Т. 9. С. 317—318.

<sup>58</sup> Bumme C.Ю. Всеподданнейший доклад управляющего Министерством финансов. С. 161—163, 173; Sunderland W. The 'colonization question'. Visions of Colonization in late Imperial Russia // *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*. 2000. Vol. 48. S. 210—232, 221—224.

<sup>59</sup> Marks S.G. Road to Power. P. 155.

<sup>60</sup> Ibid. P. 154; Marks S.G. Conquering the Great East. Kulomzin, Peasant Resettlement, and the Creation of Modern Siberia // *Rediscovering Russia in Asia. Siberia and the Russian Far East* / Eds. S. Kotkin, D. Wolff. Armonk; N.Y.; London, 1995. P. 23—39, 28—29; Ремнев А.В. Россия и Сибирь в меняющемся пространстве империи (XIX — начало XX в.) // *Российская империя в сравнительной перспективе: Сб. статей* / Гл. ред. А.И. Миллер. М., 2004. С. 286—319, 299. Транссибирская железная дорога позже сама послужила моделью для строительства германской колониальной дороги до Багдада («Bagdad-Bahn»). См.: Laak D. van. Imperiale Infrastruktur. S. 154.

<sup>61</sup> Bumme C.Ю. Всеподданнейший доклад управляющего Министерством финансов. С. 173—174.

<sup>62</sup> Bumme C.Ю. О порядке и способах сооружения Великого Сибирского железнодорожного пути. 13 ноября 1892 г. // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. М., 2004. Т. 1. Кн. 2. Ч. 1. С. 184—229, 211. О Международном железнодорожном съезде (*Congress international de chemins de fer*), проходившем в С.-Петербурге в 1892 г., см. специальное приложение к журналу «Железнодорожное дело» (1892. Т. 11. № 29—30). Одна из секций съезда была посвящена теме: «Железные дороги на неосвоенных территориях» («Chemins de fer dans les pays neufs»).

<sup>63</sup> Tupper C. Official Report of the Speech Delivered by Hon. Sir Charles Tupper, K.C.M.G., C.B., Minister of Railways [sic] and Canals, On the Canadian Pacific Railway. б.М. 1882.

<sup>64</sup> Bumme C.Ю., Романов П. О вспомогательных предприятиях с постройкой Сибирской железной дороги связанных, 1 февраля 1893 г. // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. М., 2004. Т. 1. Кн. 2. Ч. 1. С. 230—241, 232—233.

<sup>65</sup> Там же. С. 234.

<sup>66</sup> Bassin M. Geographies of Imperial Identity // The Cambridge History of Russia / Ed. D. Lieven. Cambridge, 2006. Vol. 2: Imperial Russia, 1689—1917. P. 45—63, 52—53; Sunderland W. Taming the Wild Field. Colonization and Empire on the Russian Steppe. Ithaca; London, 2004. P. 89, 141, 211, 226; Idem. Empire without Imperialism? Ambiguities of Colonization in Tsarist Russia // Ab Imperio. 2003. № 2. P. 101—114.

<sup>67</sup> Holquist P. To Count, to Extract, and to Exterminate. Population Statistics and Population Politics in Late Imperial and Soviet Russia // A State of Nations. Empire and Nation-Making in the Age of Lenin and Stalin / Eds. R.G. Suny, T. Martin. Oxford; New York, 2001. P. 111—144, 122.

<sup>68</sup> Schenk F.B. Kommunikation und Raum im Jahr 1905. Die Eisenbahn in Krieg und Revolution // Russland 1905 — Perspektiven auf die erste Revolution im Zarenreich / Eds. M. Aust, L. Steindorff. Frankfurt/Main, 2007. S. 47—67, 50—57.

<sup>69</sup> Glatfelter R.E. Russia, the Soviet Union, and the Chinese Eastern Railway // Railway Imperialism / Eds. D.C. Baldwin, K.E. Wilburn. New York, 1991. P. 137—154; Divall C. Railway imperialisms, railway nationalisms // Die Internationalität der Eisenbahn. 1850—1970 / Ed. M. Burri. Zürich, 2003. P. 195—209, 205; Lee R. Railways and imperialism // Institute of Railway Studies — Working papers. 1999. № 4; Urbansky S. Kolonialer Wettstreit. Russland, China, Japan und die Ostchinesische Eisenbahn. Frankfurt, 2008.

<sup>70</sup> Bumme C.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве... С. 200.

<sup>71</sup> Там же. С. 186.

<sup>72</sup> Urbansky S. Kolonialer Wettstreit... S. 43. По вопросу, являлась ли Россия «колониальной империей» *inter pares*, см.: Sunderland W. Empire without Imperialism? P. 101—114; Crews R. For Prophet and Tsar. Islam and Empire in Russia and Central Asia. Cambridge (MA), 2006. P. 241—292; Sahadeo J. Russian Colonial Society in Tashkent. 1865—1923. Bloomington, 2007.

<sup>73</sup> Виллард Сандерленд подчеркивает важность масштабов территории для появления имперского сознания и чувства гордости у элиты царской России, начиная с XVIII века. См.: Sunderland W. Imperial Space: Territorial Thought and Practice in the Eighteenth Century // Russian Empire. Space, People, Power. 1700—1930 / Eds. J. Burbank, M. von Hagen, A. Remnev. Bloomington, 2007. P. 33—66, 46.

## СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

**Мартин Ауст (Martin Aust)** — Dr. Phil., научный сотрудник Исторического факультета Университета в Киле. Работает над проектами: Россия и СССР — глобальный аспект, 1851—1991; Международное право и империя: жизнь Федора Мартенса, 1845—1909. Последняя публикация: Polen und Russland im Streit um die Ukraine. Konkurrierende Erinnerungen an die Kriege des 17. Jahrhunderts in den Jahren 1934 bis 2006. Wiesbaden, 2009 (Forschungen zur osteuropäischen Geschichte. Vol. 74).

**Владимир Бобровников** — кандидат исторических наук, заведующий сектором Кавказа Института востоковедения РАН. Работает над каталогом советских (анти)исламских плакатов и карикатур в арабской графике между двумя мировыми войнами. Основные публикации: Мусульмане Северного Кавказа: обычай, право, насилие (Очерки по истории и этнографии права Нагорного Дагестана). М., 2002; Islam in the Russian Empire // The Cambridge History of Russia. Vol. II. Imperial Russia, 1689—1917 / Ed. by D. Lieven. Cambridge, 2006; Северный Кавказ в составе Российской империи / Отв. ред. В.О. Бобровников, И.Л. Бабич. М., 2007.

**Рикарда Вульпиус (Ricarda Vulpius)** — Dr. Phil, научный сотрудник Мюнхенского университета. Работает над проектом: Формирование имперского сознания в Российской империи в XVIII веке. Автор книги Nationalisierung der Religion. Russifizierungspolitik und ukrainische Nationsbildung (1860—1920). Wiesbaden, 2005 (Forschungen zur osteuropäischen Geschichte. Bd. 64).

**Андрей Кушко (Andrei Cusco)** — Ph. D., преподаватель Государственного педагогического университета, Кишинев, Республика Молдова. Работает над проектом: «Мета-география и конструирование пространства в России и Румынии в конце XIX и начале XX века: попытка сравнительного анализа», а также над книгой «Бессарабия в составе Российской империи» для серии издательства НЛЮ «Окраины Российской империи». Основные публикации: From an Imperial Borderland to a «European Frontier»: History, Politics, and the Ambiguity of Belonging (The Case of Bessarabia/Moldova) // The Borders of Europe / Eds. Lucian Boia and Anca Oroveanu. An International